Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 56

КВАДРАТНАЯ ВАЗОВСКАЯ «КЛАССИКА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00056

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 56, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 100 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 11.07.2019.
Дата выхода в свет: 26.09.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Андрей Шарашкин / Фотобанк Лори; 7 Miloslav Rejha/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Игорь Зотин/ИТАР-ТАСС; 9 (вверху) © GPS 56/Wikimedia Commons, (внизу) © akg-images; 10 (вверху) © akg-images, (внизу) Charles01/Wikimedia Commons; 11 (верхние три) Charles01/Wikimedia Commons, (внизу) Navigator84/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Монтаж приборной панели и корпуса отопителя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Квадратная вазовская «классика»

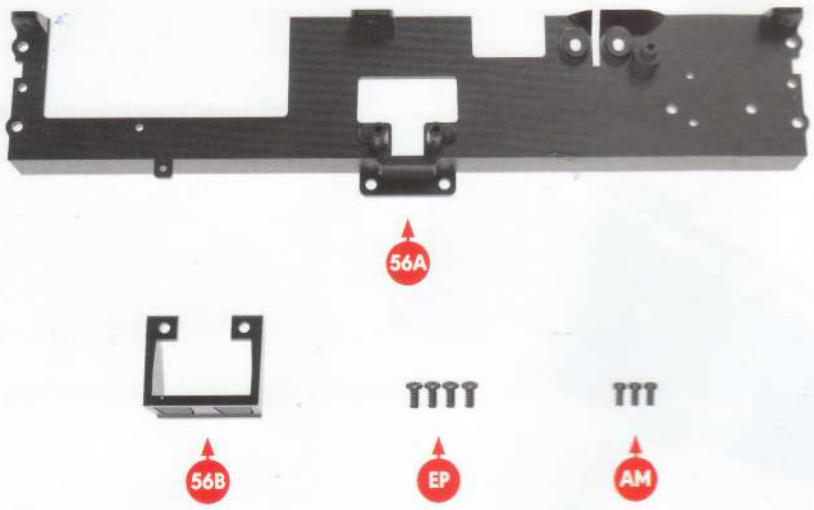
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Форд Эскорт»: мечта на экспорт

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

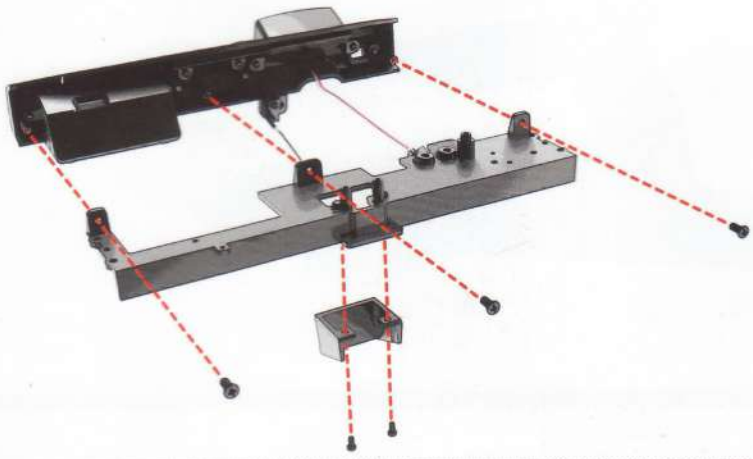
Монтаж приборной панели и корпуса отопителя

Используя полученные с этим номером детали, смонтируйте приборную панель и установите на нее корпус отопителя.

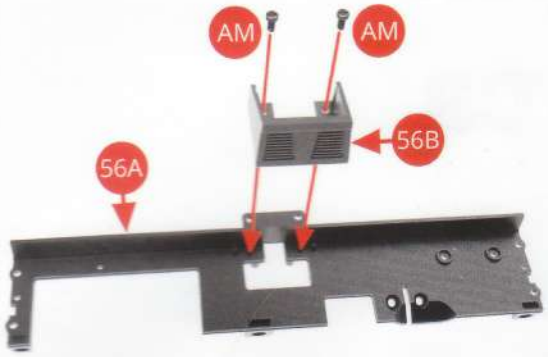


- 56A Основание приборной панели
- 56B Корпус отопителя
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (4 шт.)
- AM Винт M1,7 × 3,5 мм (3 шт.)

Схема сборки



1

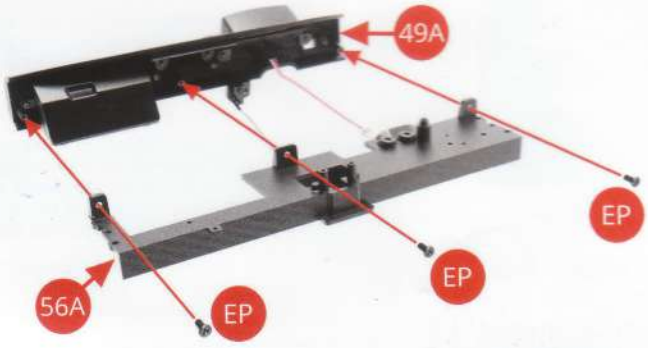


Установите корпус отопителя 56B на основание приборной панели 56A и закрепите двумя винтами AM.

2

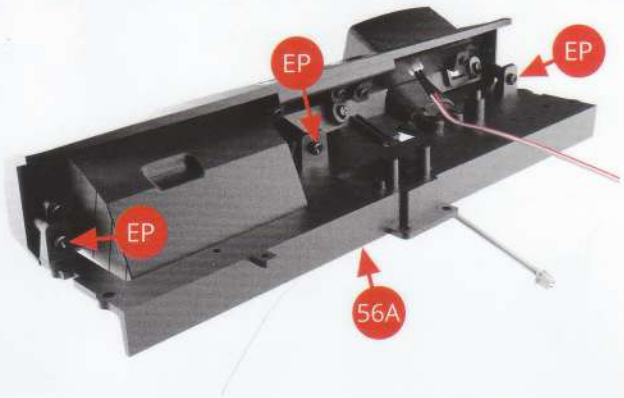
Так выглядит установленный на основание приборной панели 56A корпус отопителя 56B.

3



Состыкуйте основание приборной панели 56A с приборной панелью 49A и скрепите их тремя винтами EP.

4



Так выглядит приборная панель 49A, закрепленная на своем основании 56A тремя винтами EP.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Квадратная вазовская «классика»

«Единичка», родственница «Фиата-124», была лицом эпохи – ее дизайн был одним из лучших для автомобилей малого класса в 1960-е годы. «Пятерка» стала «факиром на час» – ее угловатый прямоугольный дизайн быстро ушел в прошлое, но ВАЗ-2105, увы, непозволительно долго задержался на конвейере.

Легковой автомобиль ВАЗ-21053 на стоянке. 2014 год.

Одни машины любят, другие могут не нравиться, а вот к «пятерке» большинство относится равнодушно. И к «классике» ее причисляют только благодаря заднему приводу. Очень уж заурядно она выглядит и никак не выделяется в потоке.

«Пятое» семейство

Поначалу в пользу «пятерки» работали внешняя новизна (какое-то время она воспринималась практически как новая модель) и некоторые технические новинки, в частности новый двигатель с ременным приводом газораспределительного механизма (ГРМ). Но в таком варианте (собственно ВАЗ-2105) «пятерок» было выпущено не так уж много. Одновременно с базовой версией началось производство модификаций ВАЗ-21051 и ВАЗ-21053. Первая оснащалась карбюраторным двигателем ВАЗ-2101 мощностью

Автомобиль ВАЗ-21053, выпуск 1993 года.

Автомобиль «Лада ВФТС» (Lada VFTS) на ралли «Богемия» в 2011 году.

Автомобиль «Лада ВФТС» на ралли «Богемия» в 2012 году.

64 л. с. и четырехступенчатой КП, вторая получила мотор ВАЗ-2103 мощностью 71,4 л. с. и четырех- или пятиступенчатую (позже) КП. Последняя версия и стала самой массовой, поскольку выпускалась до 2010 года. Первые же модификации сняли с производства в 1994 году.

Для периода 1990–2000-х годов вообще характерны те изменения в конструкции ВАЗ-2105, которые либо удешевляли производство, либо способствовали все большей унификации с моделью ВАЗ-2107. К концу 1990-х годов завод отказался от фароочистителей из-за их низкой надежности, а также от антибликовых стекол комбинации приборов, оставив последние только на модели ВАЗ-2107. От цельноштампованных панелей внутренней обивки дверей отказались еще раньше, в середине 1990-х годов, унифицировав их с салонами ВАЗ-2107. Тогда же колесные диски с пятью вентиляционными отверстиями, разработанные специально для ВАЗ-2105, были сняты с производства, а на автомобили устанавливались колеса с дисками ВАЗ-2103 и ступичные колпачки от ВАЗ-2107. В середине 2000-х годов в салон начали устанавливать сиденья от ВАЗ-2107 с несъемным подголовником. С лета 2007 года сравнительно дорогие алюминиевые бамперы также уступили место пластмассовым бамперам от ВАЗ-2107. Во второй половине 2008 года отказались и от внешних металлических ручек с хромовым покрытием в пользу пластмассовых.

В результате в ноябре 2008 года, после прекращения выпуска микролитражки «Ока», ВАЗ-2105 стал самым дешевым легковым автомобилем на российском рынке, а к началу действия программы утилизации с учетом компенсационного

ВАЗ-пикап

С 1995 по 2006 год на базе конструкции автомобилей ВАЗ-21053 и ВАЗ-21054 производился пикап полурамной конструкции ВИС-2345. Его выпуском занималось ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» – дочернее предприятие АвтоВАЗа, занимавшееся производством автокомпонентов, а также пикапов на базе автомобилей ВАЗ.

Автомобиль «Лада ВФТС» на ралли «Богемия» в 2015 году.

сертификата на 50 тыс. рублей его цена составила всего 99 тыс. рублей. Спрос на «пятерку» после спада в кризисном 2009 году подхлестнула именно программа утилизации, в рамках которой наиболее востребованными рынком оказались как раз традиционные «классические» модели ВАЗа, для чего, собственно, эта программа и задумывалась. Помимо массовых вышеупомянутых модификаций ограниченными сериями выпускались ВАЗ-21054 и ВАЗ-21054-30, предназначенные для различных силовых структур (ГАИ, МВД, КГБ, ФСБ и т. д.). Эти машины оснащались карбюраторными моторами ВАЗ-2106 и инжекторными ВАЗ-21067 соответственно. На них устанавливались дополнительный бензобак и аккумулятор.

Для работы в такси выпускалась мелкосерийная модификация ВАЗ-21055, оснащенная дизелем ВАЗ(БТМ)-341 завода «Барнаултрансмаш» мощностью 50,3 л. с.

Для спецслужб изготавливали вариант ВАЗ-21059 со 140-сильным роторно-поршневым мотором ВАЗ-4132.

Экспортные и «заряженные» версии

С экспортными модификациями все обстояло довольно скучно. За рубеж, преимущественно на немецкий рынок, с 1981 по 1997 год ВАЗ-2105 поставлялся под названием Lada Nova. Впрочем, попадались автомобили с таким шильдиком и на улицах советских (позже СНГ) городов – реэкспорт работал. А вот машины Lada Riva встретить дома было гораздо труднее – под этим названием скрывались праворульные модификации ВАЗ-21057 и ВАЗ-21058. На последнем устанавливался стандартный мотор ВАЗ-2105, а вот на ВАЗ-21057 – двигатель с моновпрыском, соответствующий стандарту «Евро-1».

Легковой автомобиль ВАЗ-2107. Современная фотография.

Что касается спортивных вариантов «пятерки»,то прежде всего следует упомянуть автомобиль «Лада-2105 ВФТС» (Lada VFTS). Этот спортивный автомобиль собирали на мощностях Вильнюсской фабрики транспортных средств под руководством великого советского раллиста Стасиса Бурундзы. Оснащалась эта машина форсированным двигателем ВАЗ-2106, с применением карбюраторов WEBER 45 DCOE. При объеме 1,6 л мощность составляла 160 л. с. при 7000 об/мин. Устанавливались четырех- или пятиступенчатые КП с кулачковыми муфтами включения. В целях снижения массы часть металлических кузовных деталей заменяли алюминиевыми (в том числе двери) и пластиковыми элементами.

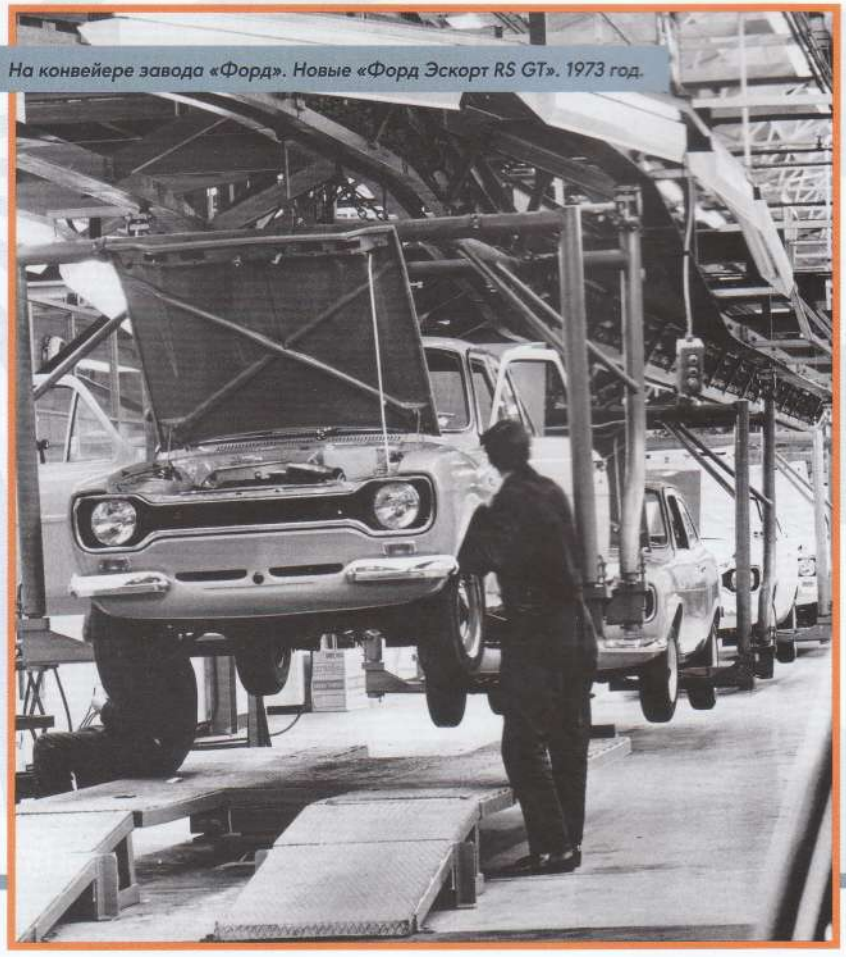
Раллийный автомобиль Lada-2105 VIHUR выпускался производственным объединением по выпуску спортивной техники «Вихур» ЦК ДОСААФ СССР в городе Таллине. На этих машинах двигатели оставались серийными, практически без изменений.

Малолитражный грузовой автомобиль ВИС-2345 создан на предприятии ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» (Тольятти). 1999 год.

«Форд Эскорт»: мечта на экспорт

Когда говорят «американский автомобиль», то перед глазами возникает образ чего-то очень большого, похожего на баржу на колесах, комфортабельного и мощного. Особенно если это относится к периоду 1950–1970-х годов. Все это верно, но только применительно к автомобилям, производившимся для американского рынка.

Легковой автомобиль «Форд Эскорт RS GT». 1974 год.



На конвейере завода «Форд». Новые «Форд Эскорт RS GT». 1973 год.

Концерн «Форд», как известно, имел немало производственных мощностей в Европе. Они-то и занимались обеспечением европейских потребителей, которым огромные американские машины были попросту не нужны. Поэтому «Форд» в Европе – это совсем другой автомобиль.

Рождение модели

Автомобиль «Форд Эскорт» (Ford Escort) разрабатывался именно для европейского рынка. «Эскорт» первого поколения был представлен в конце 1967 года в качестве замены популярной модели «Форд Англиа» (Ford Anglia). Праворульная версия начала выпускаться в 1967-м, а леворульная – в сентябре 1968 года.

Сначала это был двухдверный заднеприводный седан. Со временем появились четырехдверный седан, трехдверный универсал и фургон. На автомобиль устанавливались рядные четырехцилиндровые моторы объемом от 0,9 до 2 л мощностью 36 – 120 л. с. В качестве альтернативы механической коробке передач предлагался трехступенчатый «автомат». Первый «Эскорт» собирали в Англии, Германии, Бельгии, Израиле,

Крис Крафт финиширует вторым на гонке «Guards Trophy». 1970 год.

Новой Зеландии, Австралии и на Тайване до 1974 года. «Эскорт» первого поколения был очень успешным в раллийных гонках. В конце 1960-х – начале 1970-х годов команда «Форда» была практически непобедима.

«Форд Эскорт» второго поколения, дебютировавший в 1975 году, был модернизированной версией предшественника. Все отличия свелись к обновленному кузову, вся техника, в том числе и силовые агрегаты, осталась без изменений. Его визитной карточкой стали модные в то время прямоугольные формы.

Передний привод

В сентябре 1980 года был запущен в производство «Эскорт III» (Escort III). По сути, это был уже другой автомобиль. Самое важное отличие от предыдущих поколений – это передний привод и поперечное расположение двигателя, а также новый современный дизайн. Появился новый тип кузова – хэтчбек с тремя или пятью дверьми. В 1983 году стали выпускать седан и кабриолет. Версия с кузовом седан стала называться «Орион». Это название просуществовало до 1993 года. Ранее универсал был доступен только с тремя дверьми, а в 1983 году стали выпускать пятидверный универсал.

В 1981 году «Эскорт III» был выбран автомобилем года в Европе, причем обошел своих тогдашних конкурентов: «Фиат Панду» (Fiat Panda) и «Остин Метро» (Austin Metro). В том же году этот автомобиль начал выпускаться и в США. Правда, машины для американского рынка имели некоторые отличия. Например, на них устанавливался усилитель рулевого управления, которого не было на автомобилях европейского производства. В 1986 году «Эскорт III» пережил косметическую модернизацию, в результате которой появилась модель четвертого поколения. В основном изменения коснулись дизайна бамперов (они стали шире), капота и салона. В 1987 году ввели каталитический нейтрализатор отработавших газов.

Автомобиль «Форд Эскорт». 1972 год.

Автомобиль мечты

В 1990-е годы мало кто из российских автолюбителей не мечтал об «Эскорте». Небольшой семейный автомобиль – категория весьма популярная в нашей стране. Да и цена была приемлемой, особенно на вторичном рынке, который в те годы в основном формировался из автомобилей в возрасте 7–8 лет, поэтому вожделенной мечтой россиянина был как раз «Эскорт III», а также «Эскорт IV». Ну а если средства позволяли, то можно было замахнуться и на пятый «Эскорт», выпуск которого начался в 1990 году.

Автомобиль «Форд Эскорт» в Великобритании. 1976 год.

Этот автомобиль оснащался прежними восьмиклапанными моторами объемом 1,3, 1,4 и 1,6 л, а также 1,8-литровым турбодизелем. В 1991 году под капотом автомобиля появились новые 16-клапанные двигатели серии «Зетек» (Zetec) объемом 1,6 и 1,8 л. Годом позже был проведен рестайлинг модели, а все двигатели стали инжекторными. Тогда же появилась «заряженная» версия «Форд Эскорт RS Косуорт» (Ford Escort RS Cosworth) с двухлитровым турбомотором мощностью 227 л. с.

Первое поколение «Форд Эскорт» в Антверпене. 1974 год.

Последнее – шестое – поколение модели представляло собой серьезную модернизацию предыдущей. Был улучшен дизайн кузова и интерьера, автомобиль приобрел более округлую форму и дутые бамперы. Список стандартного оборудования был существенно расширен: в него вошли гидроусилитель руля, подушки безопасности для водителя, ABS, кондиционер и многое другое. «Эскорт IV» получил новую подвеску, а именно новые передние амортизаторные стойки, новые пружины; изменили угол наклона передних стоек, что повлияло в лучшую сторону на управляемость автомобиля. Подверглись изменению задние амортизаторные стойки и задняя балка, немного изменили КП. Появились новые усилители и лонжероны, новые передние и задние стаканы, усилители в дверях, что позволило повысить жесткость кузова и в лучшую сторону отразилось на безопасности пассажиров.

Пятидверный автомобиль «Форд Эскорт». 1984 год.

Эту модель выпускали не только на привычных заводах в Англии и Германии, но еще и в Турции, Индии, а также в Белоруссии. В 1998 году на смену ему пришел «Форд Фокус» (Ford Focus).

Седьмое поколение

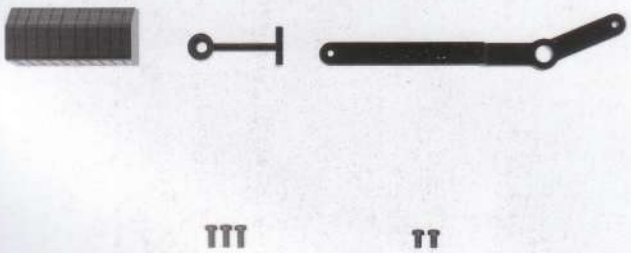
С 2015 года на совместном предприятии «Чанган Форд» (Changan-Ford) в Китае выпускается седан «Форд Эскорт». Этот автомобиль предназначен исключительно для местного рынка и является более доступной и простой альтернативой автомобилю «Форд Фокус».

Автомобиль «Форд Эскорт CN» в Пекине. 2015 год.

В НОМЕРЕ 57

- УСТАНОВКА КНОПОК И ПРЕДОХРАНИТЕЛЕЙ НА ПРИБОРНУЮ ПАНЕЛЬ
- ЯПОНСКАЯ МАЛОЛИТРАЖКА «НИССАН МИКРА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- БЛОК САЛОННЫХ ПРЕДОХРАНИТЕЛЕЙ
- БЛОК КНОПОК ОСВЕЩЕНИЯ И СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ
- ТЯГА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!